

II. ZNANSTVENI KOLOKVIJ

POSLOVNA LOGISTIKA U SUVREMENOM MENADŽMENTU

Knjiga II.



SVEUČILIŠTE JOSIPA
JURJA STROSSMAYERA U OSIJEKU



EKOONOMSKI FAKULTET U OSIJEKU



INSTITUT ZA POLJOPRIVREDU I TURIZAM POREČ

Poreč, 11. listopada 2002.

II. ZNANSTVENI KOLOKVIJ
“POSLOVNA LOGISTIKA U SUVREMENOM MENADŽMENTU”

Izdavač
Ekonomski fakultet u Osijeku

Za izdavača
Prof. dr. sc. Željko Turkalj, dekan Ekonomskog fakulteta u Osijeku

Programski odbor:
Prof. dr. sc. Maja Lamza-Maronić, Ekonomski fakultet u Osijeku
Prof. Dr. Hartmut Löffler, Fachhochschule Pforzheim, Hochschule für Gestaltung,
Technik und Wirtschaft
Prof. Dr. Urban Bacher, Fachhochschule Pforzheim, Hochschule für Gestaltung,
Technik und Wirtschaft
Prof. dr. sc. Ratko Zelenika, Ekonomski fakultet Rijeka
Prof. dr. sc. Ivan Škoro, Ekonomski fakultet Zagreb

Organizacijski odbor:
Prof. dr. sc. Zdenko Segetlija, Ekonomski fakultet u Osijeku
Prof. dr. sc. Željko Turkalj, Ekonomski fakultet u Osijeku
Prof. dr. sc. Dražen Barković, Ekonomski fakultet u Osijeku
Prof. dr. sc. Jusuf Šehanović, Institut za poljoprivredu i turizam Poreč

Redakcija:
Prof. dr. sc. Zdenko Segetlija
Prof. dr. sc. Maja Lamza-Maronić

Slog i prijelom
Vesna Franov

Tisk
Grafika d.o.o., Osijek

CIP - Katalogizacija u publikaciji
GRADSKA I SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA OSIJEK

UDK 65.012.34(063)=111=163.42
65.012.4(063)=111=163.42

ZNANSTVENI kolokvij "Poslovna logistika u suvremenom menadžmentu" (2 ; 2002 ; Poreč)
II. znanstveni kolokvij "Poslovna logistika u suvremenom menadžmentu" / <urednici Zdenko
Segetlija, Maja Lamza-Maronić>. - Osijek : Ekonomski fakultet, 2002-

Na vrhu nasl. str.: Sveučilište J.J. Strossmayera u Osijeku.
Knj. II

Bibliografija. - Kazala. - Summaries
ISBN 953-6073-73-0

100812028

SVEUČILIŠTE JOSIPA JURJA STROSSMAYERA U OSIJEKU
EKONOMSKI FAKULTET U OSIJEKU

II. ZNANSTVENI KOLOKVIJ

**POSLOVNA LOGISTIKA U
SUVREMENOM MENADŽMENTU**

Knjiga II.

Poreč, 11. listopada 2002.

SADRŽAJ

Zdenko Segetlija, Maja Lamza-Maronić LOGISTIČKI ELEMENTI U UDŽBENICIMA PROFESORA S EKONOMSKOG FAKULTETA IZ OSIJEKA.....	1
---	---

I. LOGISTIKA PODUZEĆA, MEĐUNARODNA LOGISTIKA, LOGISTIKA I TURIZAM, LOGISTIKA I OKOLIŠ

Želimir Dulčić, Ivana Vrdoljak POSLOVNA LOGISTIKA I DISTRIBUCIJA U FUNKCIJI USPJEŠNOG POSLOVANJA PODUZEĆA.....	17
Đuro Horvat LOGISTIČKI MENADŽMENT U MALIM TVRTKAMA.....	37
Zlatko Lacković TEMELJNI ELEMENTI LOGISTIKE U FUNKCIJI MENADŽMENTA ODRŽAVANJA.....	47
Drago Pupovac, Ratko Zelenika MARKETING LOGISTIČKOG SUSTAVA.....	59

II. INFORMACIJSKE TEHNOLOGIJE I INFORMACIJSKI SUSTAVI U FUNKCIJI LOGISTIKE

Marijan Karić, Blaženka Hadrović PRIMJENA ABC METODE U LOGISTICI.....	75
Kata Ivić UTJECAJ INTERNETA NA LOGISTIČKI INFORMACIJSKI SUSTAV PODUZEĆA	83

Dario Dunković MODERNI KOLABORACIJSKI ODNOŠI - INFORMATIZACIJA DOBAVNOG LANCA	91
---	----

III. LOGISTIKA U POMORSKOM GOSPODARSTVU I U GOSPODARSTVU ISTOČNE HRVATSKE

Ratko Zelenika, Gordana Nikolić, Alen Jugović POMORSKI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE - DIO GLOBALNOGA LOGISTIČKOG SUSTAVA	109
---	-----

Ratko Zelenika, Dušan Rudić, Drago Pupovac LOGISTIKA POMORSKOG GOSPODARSTVA - ČIMBENIK AFIRMACIJE HRVATSKOGA PROMETNOG I GOSPODARSKOG SUSTAVA	119
---	-----

Anka Mašek, Vladimir Cini LOGISTIČKI SUSTAV GOSPODARSTVA ISTOČNE HRVATSKE KAO DIO GOSPODARSKE CJELINE REPUBLIKE HRVATSKE	135
--	-----

IV. OSTALA PODRUČJA

Nihada Mujić, Jasna Horvat, Mirna Mikrut ISTRAŽIVANJA KVALITETE INFORMACIJA NA PODRUČJU PUTOVANJA I TURIZMA	153
---	-----

Petar Proklin, Marina Proklin POUZDANOST PODLOGE PRI ANALIZI NOVČANO - RAČUNOVOD- STVENIH IZVJEŠĆA	169
--	-----

POMORSKI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE - DIO GLOBALNOG LOGISTIČKOG SUSTAVA

Prof. dr. sc. Ratko Zelenika

Ekonomski fakultet u Rijeci

Gordana Nikolić

Alen Jugović

Pomorski fakultet u Rijeci

Sažetak

Uloga i značenja pomorskog prometa na suvremenom logističkom tržištu bitno su izmijenjeni, a određene prednosti, odnosno nedostaci, na drugčiji način valorizirani. Tako su osnovna logistička načela koja danas vrijede na svjetskom pomorskom tržištu umanjila značenje zemljopisne udaljenosti pri odabiru prometnih pravaca za destinaciju robe. Naime, suvremena tehnička i tehnološka rješenja, dobra i brza prometna povezanost luka s unutrašnjosti, organizacija poslovanja, razvijenost pročelja luke, tarife i tarifna politika, predviđajući su atraktivnosti određenih prometnih pravaca i omogućuju da dvije fizički različite udaljenosti postanu ekonomski jednake.

To ukazuje na činjenicu da se Hrvatska više ne može i ne smije oslanjati samo na svoj povoljan geoprometni položaj, kao prednost koja je bila naglašena u čitavom dosadašnjem razvitku, već koristiti važnost logistike koju karakterizira snažna međuvisnost s ostalim djelatnostima, te njihovo sinergijsko nadopunjavanje.

Ključne riječi: pomorski promet, luke, prometni pravci, logistika, logističko tržište

1. UVOD

Budući da se većina međunarodne trgovine odvija pomorskim putem, promjene na pomorskom prometnom tržištu izravno utječu na promjenu gospodarske slike u svijetu. Veliko značenje pomorskog prometa odražava se u činjenici da je transport pomorskim putevima najjeftiniji, te da u prijevozu masovnih tereta, pomorski promet ima nezamjenjiv monopol. Međutim, proces globalizacija donosi nove uvjete na svjetskom pomorskom tržištu, koji zahtjevaju vremensko, prostorno i dinamičko usklađivanje svih

aktivnosti vezanih za transport robe morem, te stavljuju pred pomorski promet nove izazove i nove mogućnosti.

Uloga logistike u realizaciji cjelokupnog pomorskoprmetnog poduhata, svakim danom sve više raste. Luke, kao distribucijskologistički centri postaju važna karika u transportnom lancu, koje svojim poslovanjem, popratnim sadržajima i gravitacijskim zaledjem osiguravanju veći promet odnosno prihod, te izravno utječu na ekonomsku "sliku zemlje" u kojoj se nalaze.

Hrvatski pomorski promet i luke razvijali su se u prethodnom razdoblju bez dovoljne međusobne usklađenosti, što se u novim tržišnim uvjetima pokazalo kao najveći razlog pada hrvatskog brodarstva i djelatnosti vezanih uz pomorski promet.

Iz takve problematike i problema istraživanja determinira se i **predmet istraživanja**: istražiti, elaborirati i utvrditi bitne teorijske značajke pomorskog prometa, luka i logistike, te analizirati utjecaj pomorskog prometa na međunarodnu trgovinu i položaj hrvatskih luka u globalnom pomorskom logističkom sustavu.

Sukladno tome, postavljena je *radna hipoteza*: Znanstvenim spoznajama o pomorskem prometu općenito, posebno o njegovom utjecaju na međunarodnu trgovinu i razmjenu, te spoznajama o položaju hrvatskih luka u globalnom logističkom sustavu, moguće je odrediti smjernice ponovne afirmacije hrvatskih luka, kojima bi se direktno utjecalo na povećanje obujma pomorskog prometa, a onda samim tim i na poboljšanje gospodarske slike Republike Hrvatske.

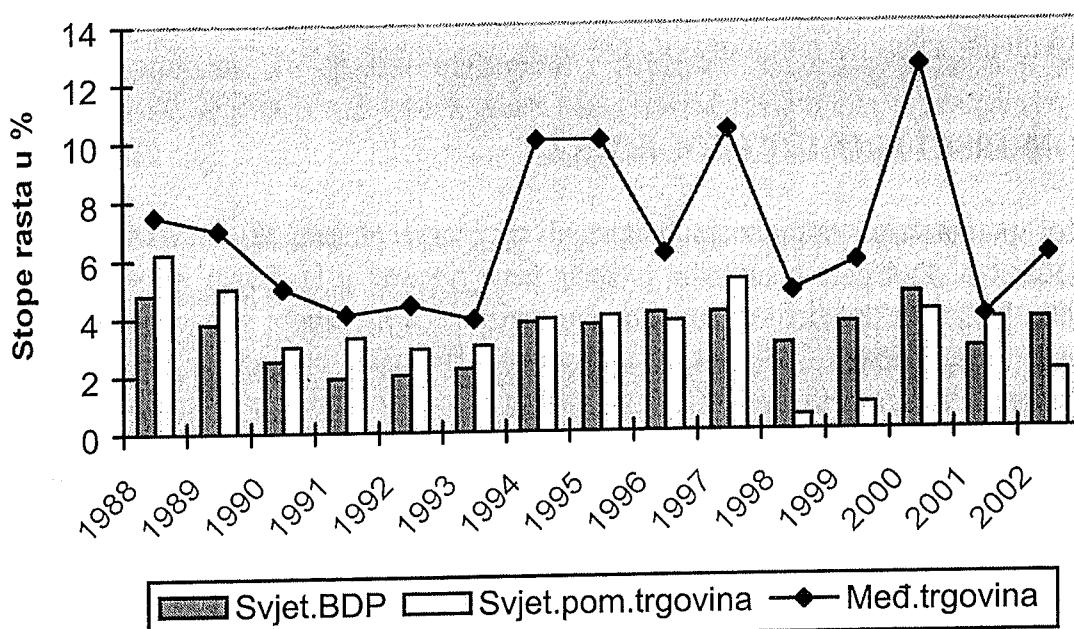
Rezultati istraživanja utjecali su na to da se oni predoče u pet međusobno povezanih dijelova. Poslije uvoda, u drugom dijelu (**Utjecaj pomorskog prometa na međunarodnu trgovinu**) sažeto su obrazlažu temeljni čimbenici pomorskog prometa koji utječu na gospodarski razvitak, te ukazuju na važnost pomorskog prometa u međunarodnoj razmjeni; u trećem dijelu (**Pomorski promet i logistika**) elaborira se i istražuje utjecaj logistike na pomorski promet i kvalitetu njegove usluge, u četvrtom dijelu (**Položaj hrvatskih luka u pomorskom logističkom sustavu**) analizira se položaj, stanje i mogućnosti daljnog razvoja i afirmacije hrvatskih luka na svjetskom pomorskom tržištu. U posljednjem dijelu (**Zaključku**) data je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana i dokazana postavljena hipoteza.

2. UTJECAJ POMORSKOG PROMETA NA MEĐUNARODNU TRGOVINU

Promet i pomorstvo su važne gospodarske djelatnosti, možda najvažnije u današnjem privrednom i društvenom razvitu svijeta.

Globalna pomorska trgovina u prošlosti, je pokazala uglavnom znakove pozitivnog razvoja, te je stalno povećavala obujam. Posebno se to odnosilo na tržište kontejnerskog transporta. Kao jedan od najvažnijih faktora koji su utjecali na globalno brodarstvo, utvrđena je jaka međuvisnost između međunarodne trgovine i svjetskog pomorskog prometa. Stoga, rast svjetskog bruto domaćeg dohotka i obujam međunarodne trgovine predstavlja pouzdan pokazatelj razvoja svjetskog pomorskog prometa. Sljedeći grafikon prikazuje međuodnos svjetskog bruto domaćeg dohotka, međunarodne trgovine i svjetskog pomorskog prometa.

Grafikon 1:Godišnji rast svjetskog BDP, međunarodne trgovine i svjetske pomorske trgovine



Izvor: MMF/OECD, Economic Outlook 2001/02.

Iz grafičkog prikaza godišnje stope rasta svjetskog bruto domaćeg dohotka, međunarodne trgovine i svjetskog pomorskog prometa u razdoblju od 1988.godine do danas vidljiv je porast međunarodne trgovine sredinom devedesetih godina, te nagli skok tijekom 2000.godine do danas. Svjetski pomorski promet bilježi oscilacije u vrijednosti u vrijednostima, od pada početkom devedesetih godina prošlog stoljeća do ponovnog porasta početkom novog tisućljeća. Najveći pad pomorski promet bilježi 1998. i 1999.godine kada je stopa rasta bila ispod 1%. Zamjećuje se porast 2000.godine, te ponovni lagani pad u 2001. godini, koji će se prema prognozama nastaviti i u 2002.godini.

Međunarodni monetarni fond (MMF) zbog slabog ekonomskog razvoja u 2001.godini, prognozira godišnju stopu rasta za 2002.godinu od 3,6% za međunarodnu trgovinu i 2,6% za svjetku proizvodnju. Srednjeročno, do 2006.godine, procjenjuje se prosječna stopa rasta od oko 7% za svjetsku trgovinu i oko 4% - 5% za svjetsku proizvodnju.

Uloga pomorskog prometa u gospodarskom sustavu Republike Hrvatske više značna je i predstavlja skup gospodarskih aktivnosti prvenstveno vezanih za more. Aktivnosti unutar pomorskog prometa obuhvaćaju niz djelatnosti: od morskog brodarstva, kao prijevoza ljudi i tereta morem , brodogradnje, turizma, lučkih djelatnosti do uslužnih pomorskih i prometnih djelatnosti. Aktualni hrvatski pomorski promet kao vitalni segment cijelovitog domaćeg gospodarstva može se ocijeniti izrazito nezadovoljavajućim. Posljednje desetljeće je obilježeno ne samo stagnacijom nego i opadanjem svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz i za more. Takav opadajući trend predstavlja ne samo gubitak za nacionalno gospodarstvo, već znači upozoravajuće zaostajanje za svjetskim događanjima u pomorstvu i prometu.

3. POMORSKI PROMET I LOGISTIKA

Razvoj pomorskog prometa je jedan od osnovnih elemenata za razvoj domaćeg gospodarstva. Probleme pomorskog prometa treba rješavati u kontekstu globalnoga sustava logistike. Države u tranziciji su na području logistike, u usporedbi s razvijenim državama tržišnog gospodarstva, u velikom zaostatku. Hrvatski pomorski promet, morsko brodarstvo i lučki sustav sve se više suočavaju sa oštrom konkurenčijom na međunarodnom tržištu. Konkurenčija ovisi o prednosti na području cijena i servisa, a te prednosti u velikoj mjeri zavise od racionalnog pomorskog prometa, njegove infrastrukture i kvalitete.

Logistika postaje važan čimbenik uspješnosti pomorskog prometa zbog izuzetne važnosti određivanja optimalnog načina postizanja stupnja dostupnosti roba i usluga korisnicima. Može se sa sigurnošću reći da je na pomorski promet, odnosno njegovu logistiku, najviše utjecao fenomen današnjeg svjetskog gospodarstva: globalizacija gospodarstva, i to na proizvodnom i distributivnom području. Zbog globalizacije, povećao se obujam i udaljenost robnih tokova, te broj subjekata u logističkom sustavu. Kao najjeftiniji i najpogodniji oblik transporta, pomorski promet u doba globalizacije zasigurno ima nezamijenjivu ulogu.

Širenjem globalizacije, šire se i troškovi transporta, te rizik neispunjavanja servisa korisnicima transporta. Logistički organiziran pomorski promet podrazumijeva odabir logističkih elemenata pomoću kojih se određuje sustav, njihovo kvantitativno i kvalitetno vrednovanje i definiranje međuvisnosti svih aktivnih sudionika u pomorskom poduhvatu. Premda je sustav logističke usluge znatno složeniji i zahtjevniji u odnosu na klasični sustav pružanja transportne odnosno prometne usluge, rezultati su znatno povoljniji uspoređujući uspješnost, učinkovitost i profitabilnost.

Cilj logistike u pomorskom prometu je snižavanje troškova cjelokupnog pomorsko-prometnog poduhvata i poboljšavanje kvalitete pomorske usluge. Za korisnika logističkih usluga u pomorskom prometu nisu značajni samo troškovi nego i kvaliteta usluge (brzina dostave tereta, točnost vremena distribucije, sigurnost transporta...). Visina cijene za logističke usluge koju je korisnik spremjan platiti ovisi o kvaliteti te usluge. Danas se optimalan pomorski promet može ostvariti samo osiguranjem cjelovite i pravodobne logističke potpore s najboljim brodovima koji se kreće po optimalnom prometnom putu s najpovoljnijom frekvencijom putovanja. Zahvaljujući razvoju suvremenih transportnih tehnologija kao što su paletizacija, kontejnerizacija, RO-RO, LO-LO, RO-LO, te FO-FO, logistika u pomorskom prometu fokusira se na organizaciju svih sudionika, te čimbenika koji sudjeluju u realizaciji tranporta robe kako bi se povećala efikasnost i efektivnost prometnog sustava u cjelini.

Unutar logističkog podsustava gospodarskog sustava Hrvatske kao pomorske zemlje, treba uzeti u obzir sve relevantne čimbenike koji utječu na funkciju i razvoj pomorskog pomorskog prometa. Tu spadaju uzajamnost i zavisnost pomorskog prometa s ostalim granama prometa, veličina robnih tokova, odnos luke i gravitacijskog zaleđa, odnos određene luke s ostalim lukama i sl.

Ukupni čimbenici koji utječu na djelovanja i razvoja pomorskog prometa su:

- organizacija lučkog poslovanja,
- organizacija morskog brodara,
- tarife i tarifna politika,
- gravitacijsko zaleđe,
- geografski položaj,
- kopnena povezanost,
- carina i carinske formalnosti
- uloga države u razvoju pomorstva itd.

Moderno opremljene luke u današnje vrijeme ne mogu biti samo centri za prihvatanje i skrcanje tereta i putnika. Luke u globalnom gospodarskom sustavu postaju važna karika u logističkom lancu međunarodnog transporta, omogućavajući prijevoz "od vrata do vrata". Konkurenčija i kvantifikacija između pomorskih luka se povećava i tradicionalni načini (prekrcajne norme, proizvodnost, brzina okretaja, propusnost, zaleđe, pročelje luke i sl.) povećanja konkurenčnosti nisu više dostatni. Javlja se potreba za prikazivanjem njihove efikasnosti i uspješnosti, visoko kvalitetnom mrežom kopnenih putova, informatičkom obradom za cijeli sustav i njegove podsustave, modernim komunikacijama i elektroničkom trgovinom (3,str.9).

4. POLOŽAJ HRVATSKIH LUKA U POMORSKOM LOGISTIČKOM SUSTAVU

Najveći dio pomorskog prometa Europe, oko 46%, obavlja se preko luka Sjevernog mora, oko 23% preko francuskih luka, oko 15% preko luka Genovskog zaljeva, oko 7% preko luka Baltičkog mora, a samo 7% preko talijanskih i hrvatskih jadranskih luka.

Republika Hrvatska ima izlaz na Jadransko more putem glavnih luka: Rijeka, Zadar, Split, Ploče i Dubrovnik, i najveći konvencionalni promet u regiji jugoistočne Europe. Prirodni položaj Republike Hrvatske daje joj najkraću vezu između sjeverne i središnje Europe i Mediterana. Iako od luke Rijeka vodi najkraći i najekonomičniji put u industrijski snažni dio Europe i veliki tržišni potencijal, iako ona omogućuje nastavak plovidbe kroz Sredozemlje i Sueski kanal, taj je put zanemaren, zbog slabe i zastarjele prometne veze Jadrana i Srednje Europe, tako da se roba brže i jestinije prevozi duljim putom, novim brzim prometnicama do luka Sjevernog mora. Uz to su zapadnoeuropske luke znatno konkurentnije u pružanju logističkih usluga. Kako bi hrvatske luke postale prava logistička središta uz obnovu lučke infrastrukture neophodno je obnoviti i dio infrastrukture željezničkoga i cestovnog prometa koja je locirana na lučkom teritoriju.

Za realno je očekivati da će između navedenih hrvatskih luka doći do podjele na putničke i teretne. S obzirom na geoprometni položaj, te na zalaže koje pojedine luke imaju i potrebe određenog područja, luke Rijeka i Ploče trebalo bi prije svega razvijati kao teretne luke, a luku Zadar, Split i Dubrovnik kao putničke.

Luka Rijeka posljednjih je desetak godina bila jedina hrvatska luka koja je neprekidno radila i preko koje se obavljala sva vanjskotrgovinska razmjena, Republike Hrvatske i dio tranzitnog prometa za zemlje u zaleđu. Znatne političke i ekonomske promjene negativno su se odrazile na poslovanje hrvatskih luka, njihovu veličinu i strukturu prometa. Nekad značajan promet za austrijsku vanjsku trgovinsku razmjenu, koji je nekad išao preko luke Rijeka gotovo se u potpunosti izgubio. Promet za Češku i Slovačku ostao je na prilično niskoj razini u odnosu na raniji promet. Jedino je Republika Mađarska uz oscilacije u pojedinim godinama zadržala veći oslonac na luku Rijeka u svojoj vanjskoj razmjeni s prekomorskim zemljama. Uzrok tomu su promjene u gospodarstvu i vanjskotrgovinskoj, odnosno prekomorskoj razmjeni tih zemalja. Tome treba pridodati i infrastrukturne probleme u Republici Hrvatskoj, te sve prisutnija i vrlo izražena konkurenčija susjednih sjeverno jadranskih luka Kopra i Trsta na zajedničkom području, kao i konkurenčija luka zapadnoeuropeanskog prometnog pravca na europskom tržištu lučkih usluga.

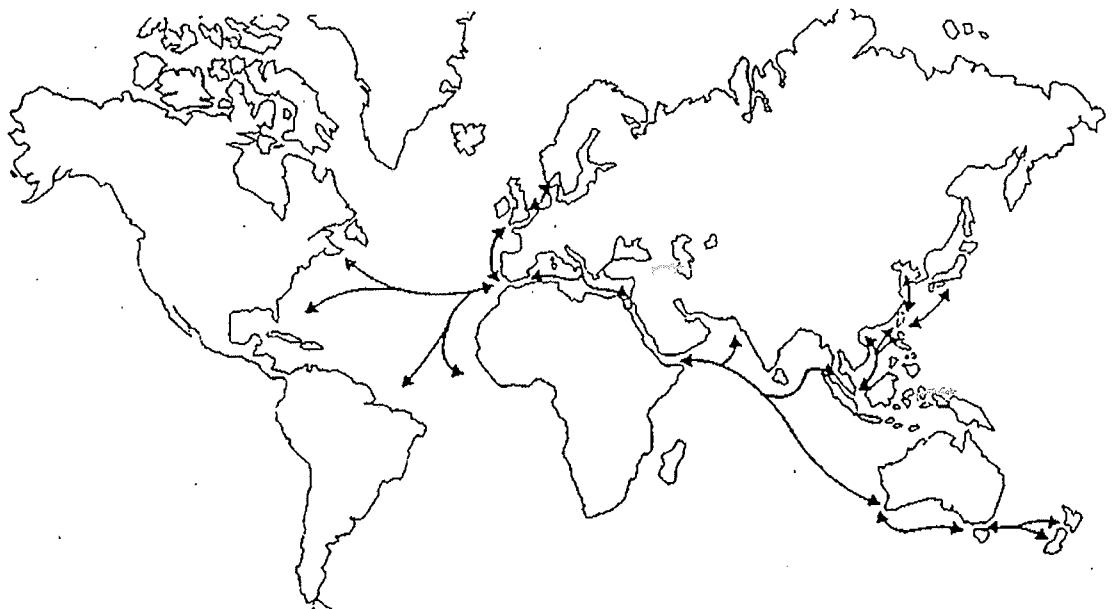
Situacija na europskoj pomorskoj sceni i stanje u hrvatskim lukama nametnulo je potrebu za međusobnom suradnjom, dogovaranjem i usklađivanjem razvojnih koncepcija luka sjevernog Jadrana: Trsta, Kopra i Rijeke. Cilj je promicanje sjeverno jadranskog pravca na europskim i svjetskim tržištima lučkih usluga. Planirana suradnja trebalje donjeti određene promjene u poslovanju, kao što su:

- afirmiranje međusobne suradnje,
- povećanje specijalizacije u lukama,
- podizanje konkurenčke sposobnosti i isključivanje svakog oblika dampinga,
- racionalizacija svih troškova,
- stvaranje zajedničke strategije gradnje prometne infrastrukture,
- zajednički programi za obuku kadrova itd.

Do danas nažalost promocija sjeverno jadranskog pomorskog pravca na pomorskom tržištu nije saživila zbog toga što nitko nije bio spreman ustupiti ni najmanji dio svog poslovnog suvereniteta radi usklađivanja razvojnih koncepcija.

Razvijen pomorski promet i logistički kompletirane morske luke Republike Hrvatske imaju mogućnosti da postanu ključna ne samo tranzitna, već i gospodarska središta, stavljena na uporabu europskom i svjetskom tržištu roba i usluga. Budući da je dosadašnji pomorski promet zbog loših prometnica prema zaleđu bio potpuno neadekvatan, potrebno ga je obogatiti i tzv. "plavom magistralom" koja bi izgradnjom odgovarajućih utovarno-istovarnih rampi i uvođenjem feeder servisa, omogućila kombinirani promet kojim bi se prevozili putnici, te roba u kontejnerima, kamionima, željezničkim vagonima, na domaćem i na međunarodnom planu kroz Jadran i Sredozemlje. Nadalje je također neophodno poboljšavati dosadašnje linijske servise između hrvatskih luka i luka Sjeverne i Južne Amerike, Srednjeg i Bliskog istoka, Crvenog mora i istočne Afrike.

Pomorska povezanost luka sa svjetskim lukama je vrlo važan preduvjet razvoja hrvatskih luka (zemljovid 1). Međutim, takve pomorske veze uspostavljaju se tek onda kada u određenoj luci ima dovoljno tereta namijenjenog pomorskom prijevozu.



Zemljovid 1: POVEZANOST HRVATSKIH LUKA SA SVJETSKIM POMORSKIM LUKAMA

Izvor: Kirinčić,J.: Sustav hrvatskih morskih luka – stanje i perspektiva, "Luka kao složeni sustav", Akademija tehničkih znanosti Hrvatske, Hrvatsko društvo za sustave, Zagreb,1999.str.23

Kako bi se povratio dio nekadašnjeg tereta i privukao novi promet u hrvatske luke, potrebna su velika ulaganja u lučku infrastrukturu i prekrcajnu opremu. Zbog toga je potrebno odrediti prioritetna ulaganja za razdoblje do 2010. godine.

U luci Rijeka neophodno je:

- proširenje, dodatno opremanje i modernizacija kontejnerskog i Ro-Ro terminala
- povećanje kapaciteta silosa za žitarice
- premještanje manipulacije rasutih tereta iz bazena Rijeka na terminal za rasute terete u Bakar
- izgradnja novog i suvremenoga višenamjenskog terminala za generalne terete u
- zapadnom dijelu bazena luke Rijeka.

Za luku Ploče planira se:

- sanacija i proširenje postojećih terminala
- izgradnja LPG terminala za koji je koncesija već dodijeljena
- izgradnja Ro-Ro i kontejnerskog terminala
- izgradnja terminala za rasute terete.

5. ZAKLJUČAK

Pomorski promet svojom nezamjenjivom ulogom u međunarodnoj razmjeni roba i dobara direktno utječe na uspješan gospodarski rast i razvoj svake države. O njegovoj važnosti govori i činjenica da se oko dvije trećine ukupne međunarodne trgovine obavlja pomorskim putem. Evolucija svjetskog pomorskog prometa koja je obilježena globalizacijskim procesima, pruža velike mogućnosti onim državama koje se pravodobno i učinkovito prilagode novim uvjetima na jedinstvenoj pomorskom tržištu. Gospodarski rast odražava se u povećanom opsegu pomorskog prometa, kao što se i svaki pad gospodarskih aktivnosti i pad bruto domaćeg dohotka, osjeća se na tržištu pomorskog prometa.

Na osnovu provedenog istraživanja, za pretpostaviti je:

- da će obujam međunarodne trgovine kao i svjetskog pomorskog prometa u 2002.godini u odnosu na prethodnu rast, ali će ipak biti niži nego u 2000. godini;
- da će poboljšani ekonomski uvjeti za globalni pomorski promet u periodu od 2002. do 2006.godine dovesti do godišnjih stopa rasta u prosjeku od 3,5% - 4,5% za svjetsku proizvodnju i oko 7% međunarodne trgovine;

Pomorske luke kao ključni element pomorskog logističkog sustava i prometnih tokova značajne su za razvoj brojnih gospodarskih djelatnosti. Na tržištima hrvatskog gravitacijskog područja, gdje spadaju sjeverno europske luke, konkurencaj svakim danom postaje sve jača. Svojom dobrom organizacijom željezničkog transporta i ostalih logističkih elemenata sjeverno europske luke postaju privlačne i za hrvatske susjedne države.

Republika Hrvatska da bi postala ravnopravni partner na svjetskom pomorskom tržištu, mora razviti odgovarajuće konkurentne pomorske djelatnosti i prilagoditi se novim europskim i svjetskim trendovima. Morske luke postaju postaju svakim danom sve značajnija logistička središta iz kojih se planira, organizira i upravlja robnim tokovima. Višom razinom ponude, luke privlače teret, te direktno dijeluju na povećanje pomorskog prometa, a samim tim i na povećanje gospodarskoga rasta.

Pristup razvoju modernog i suvremenog pomorskog prometa u potpunosti je promijenjen. Tendencija razvoja pomorskog prometa u svijetu usmjerene su ka:

- primjeni suvremenih transportnih tehnologija (kontejnerizaciji, RO-RO, LO-LO itd.)
- koncentraciji prometa na manji broj većih luka
- različitim logističkim uslugama u istoj luci
- težnji za većom dodatnom vrijednošću(oplemenjivanje i dorada robe)

- suvremenim prometnim vezama sa zaleđem
- većoj autonomnosti upravljanja lukom

Uloga pomorskog prometa u gospodarskom sustavu Republike Hrvatske trebala bi predstavljati temelj razvitka domaćeg gospodarstva i biti vodič k uspješnom uklapanju Republike Hrvatske u europske i svjetske prometne i gospodarske tokove.

LITERATURA

1. Kirinčić,J.: Sustav hrvatskih morskih luka – stanje i perspektiva, "Luka kao složeni sustav", Akademija tehničkih znanosti Hrvatske, Hrvatsko državno za sustave, Zagreb,1999.
2. Mencer, I: Osvrt na prognoze opsega pomorske trgovine i kapaciteta trgovačke mornarice RH do 2010.godine, Pomorski zbornik, godina30., br.1, Rijeka, 1992.
3. Zelenika,R.,Jugović,A.: Utjecaj globalizacije na održivi razvitak i pomorski promet, 10.Međunarodno savjetovanje o elektronici i prometu ISEP 2002, Ljubljana, 3-4. listopad 2002.,str.P9
4. Strategija pomorstva, www.hrvatska21.hr. (1/09/2002)
5. Shipping statistics and market review, www.old.isl.org (08/09/02)